



Warszawa, dnia 23 października 2008 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Komisja Nadzwyczajna
„Przyjazne Państwo” do spraw związanych
z ograniczaniem biurokracji
NPP-020-90-2008

Pan
Bronisław Komorowski

Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu Komisja Nadzwyczajna „Przyjazne Państwo” do spraw związanych z ograniczaniem biurokracji wnosi projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo energetyczne.

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy został upoważniony poseł Adam Abramowicz.

Przewodniczący Komisji

/-/ Janusz Palikot

Ustawa
z dnia 2008 r.
o zmianie ustawy - Prawo energetyczne

Art. 1.

W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2006 r. Nr 89, poz. 625, z późn. zm.¹⁾) w art. 32 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) obrotu paliwami lub energią, z wyłączeniem: obrotu paliwami stałymi, obrotu energią elektryczną za pomocą instalacji o napięciu poniżej 1 kV będącej własnością odbiorcy, obrotu paliwami gazowymi, jeżeli roczna wartość obrotu nie przekracza równowartości 100 000 euro, obrotu gazem płynnym, jeżeli roczna wartość obrotu nie przekracza równowartości 10 000 euro, obrotu paliwami lotniczymi, jeżeli roczna wartość obrotu nie przekracza równowartości 1 000 000 euro, oraz obrotu paliwami gazowymi lub energią elektryczną dokonywanego na giełdach towarowych przez towarowe domy maklerskie prowadzące działalność maklerską w zakresie obrotu towarami giełdowymi na podstawie ustawy z dnia 26 października 2000 r. o giełdach towarowych jak również obrotu ciepłem, jeżeli moc zamówiona przez odbiorców nie przekracza 5 MW.”.

Art. 2.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708; Nr 158, poz. 1123; nr 170, poz. 1217 oraz z 2007 r. Nr 21, poz. 124, Nr 52, poz. 343, Nr 115, poz. 790 i Nr 130, poz. 905.

UZASADNIENIE

Na podstawie przepisów ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz.U. Nr 169, poz. 1200), uchwalonej w dniu 23 stycznia 2004 r. i podpisanej przez Prezydenta RP w dniu 13 lutego 2004 r., która to ustawa zmieniła art. 32 w ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, z dniem 19 marca 2004 r. rozszerzony został obowiązek uzyskania koncesji na prowadzenie działalności w zakresie obrotu paliwami i energią na wszelki obrót paliwami ciekłymi, bez względu na wielkość tego obrotu. Natomiast przed wejściem w życie ww. zmiany uzyskania koncesji nie wymagał obrót paliwami ciekłymi, jeśli roczna wartość obrotu nie przekraczała równowartości 500.000 euro.

Wejście w życie przepisów art. 32 zmienionej ustawy - Prawo energetyczne (Dz. U z 2006 r. Nr 89, poz. 625, z późn. zm.) spowodowało znaczące podwyższenie kosztów prowadzenia działalności statutowej przez aerokluby, które nie są podmiotami nastawionymi na osiąganie zysków, a organizacjami społecznymi mającymi na celu propagowanie i rozwijanie lotnictwa w Polsce. Wymogi związane z koncesjonowaniem, znaczące obciążenia finansowe, biurokratyczne i techniczne, takie same, jakie musi spełnić np. stacja paliw, powodują, iż dotychczas jedynie 2 spośród 60 aeroklubów, na łącznie 5 ubiegających się, taką koncesję otrzymały. Należy podkreślić znikomy udział aeroklubów i małych lotnisk w ogólnym obrocie paliwami płynnymi (według Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Przemysłu Rafineryjnego obrót ten wyniósł w 2005 r. 134 000 litrów benzyn lotniczych obłożonych podatkiem akcyzowym, a więc przeznaczonych do prywatnych lotów rekreacyjnych w rozumieniu § 7 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego, wobec 3 286 422 litrów dla lotnictwa komunikacyjnego, a więc bez podatku akcyzowego), a co się z tym wiąże marginalny wpływ do budżetu państwa. Aerokluby oraz małe lotniska niekomunikacyjne zorganizowane w innej formie prawnej są podmiotami nieprowadzącymi zamierzonej działalności zarobkowej w postaci obrotu paliwami, a działalność ta jest wynikiem wypełniania obowiązków statutowych wobec użytkowników aeroklubu oraz użytkowników tych lotnisk i koniecznością związaną z wykonywaniem lotów przez statki powietrzne. Sytuacja i warunki, w jakich funkcjonują, są zgoła odmienne od sytuacji spółek paliwowych powstałych w konkretnym celu uzyskiwania dochodu ze sprzedaży paliw, dlatego nałożenie na nie obowiązku koncesjonowania wobec znikomego obrotu paliwami jest obciążeniem, którego nie są w stanie udźwignąć. Ponadto zauważyć należy, iż częstą przyczyną wielu wypadków

i incydentów lotniczych była słaba dostępność paliwa na małych lotniskach. Piloci niejednokrotnie wykonują loty na granicy zasięgu dostępnego paliwa, bądź też są zmuszeni wykonywać loty z dodatkowym zapasem paliwa przewożonym w kabinie samolotu. Niekiedy wręcz podejrzewa się, iż powstała tzw. „szara strefa” zaopatrywania statków powietrznych w paliwo lotnicze.

Zmiany w ww. ustawie są konieczne nie tylko, dlatego by zapewnić trwałą rozwój tej części rynku lotniczego, ale także by nie doprowadzić do jej stagnacji. Jako przykładowe odstępstwo należy wskazać wyłączenie z obowiązku koncesjonowania obrót paliwami gazowymi, jeśli roczna wartość tego obrotu nie przekroczy równowartości 100 000 euro na mocy art. 32 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy. Zgodnie z zasadą równego traktowania podmiotów gospodarczych powinien zostać wprowadzony podobny przepis odnośnie obrotu paliwami lotniczymi, na które składają się paliwo lotnicze Jet A-1 o kocie CN 2710 19 21 oraz benzyna lotnicza 100LL o kodzie CN 2710 1131. Należy wskazać, iż poprzednia wersja ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne z września 2003 r. przewidywała zwolnienie z obowiązku koncesjonowania obrotu paliwami podmiotów, których roczny obrót nie przekroczył 500 000 euro.

Za dobry przykład praktyki innych państw UE można wskazać Wielką Brytanię, gdzie tylko największe, pod względem ilości obsługiwanych samolotów, a tym samym wielkości obrotu paliwami, lotniska lotnictwa ogólnego (General Aviation) muszą posiadać odpowiednią koncesję.

Jednocześnie należy zaznaczyć, iż przedmiotowy projekt w żaden sposób nie ingeruje w kwestię podatku akcyzowego od paliw lotniczych a jedynie koncesjonowanie obrotu, a wnioskodawca popiera właściwe działania mające na celu pobór należnego podatku akcyzowego od tych paliw lotniczych, na które obowiązek ten ustawowo został nałożony, i jakiegokolwiek potencjalne nadużycia powinny zostać wyeliminowane. Nie ma przesłanek, by twierdzić, iż wprowadzenie zwolnienia z koncesjonowania małego obrotu paliwami lotniczymi wpłynie w jakikolwiek sposób na rozszczelnienie systemu poboru podatku akcyzowego, gdyż jest to zupełnie odrębna kwestia, a procedura i dozwolone przypadki zwolnienia paliwa lotniczego z podatku akcyzowego została uregulowana rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 11 sierpnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego.

Ocena Skutków Regulacji

1. Wpływ na budżet państwa.

Wprowadzenie projektowanej regulacji może spowodować pozytywne skutki finansowe dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego poprzez wzrost podatków i opłat lokalnych związanych z rozwojem regionów generowanym przez lotnictwo cywilne.

2. Wpływ na rynek pracy.

Rezygnacja z obowiązku koncesjonowania małego obrotu paliwami lotniczymi spowoduje możliwość wejścia na rynek większej liczby podmiotów, co za tym idzie większą konkurencją. Konkurencja ta może przyczynić się do wzrostu zatrudnienia w tym sektorze. Rezygnacja z obowiązku koncesjonowania jest szansą na rozwój dla wielu nowych, małych lotnisk, które mogą powstać w Polsce po przekazaniu byłych lotnisk wojskowych jednostkom samorządu terytorialnego na mocy ustawy z dnia 10 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

3. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Mając na uwadze zasadność liberalizacji obciążeń i procedur biurokratycznych oraz cel, jakim jest rozwój lotnictwa ogólnego, zawarty m. in. w opracowanym przez ULC dokumencie pt: „Główne kierunki rozwoju lotnictwa ogólnego w Polsce w latach 2007-2010”, Zmiany w ww. ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne w sprawie koncesjonowania obrotu paliwami lotniczymi dla lotnictwa ogólnego są konieczne nie tylko, dlatego by zapewnić trwałą rozwój tej części rynku lotniczego, ale także by nie doprowadzić do jej stagnacji.

4. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Obecnie ze względu na obowiązek posiadania koncesji na obrót paliwami ruch lotniczy na małych lotniskach jest znikomy i głównie związany ze statkami powietrznymi aeroklubu, którego dane lotnisko jest siedzibą. Wprowadzenie niniejszej ustawy wpłynie pozytywnie na rozwój regionów, w których istnieją małe, niekomunikacyjne lotniska

i z których mogą operować małe statki powietrzne poprzez zwiększony ruch lotnictwa prywatnego, rekreacyjnego i sportowego, także przylatującego z lotnisk z innych państw UE w związku z wejściem lotnictwa do strefy Schengen w marcu br., co z kolei wpłynie pozytywnie na rozwój turystyki regionów w Polsce.

5. Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych.

Projekt regulacji ułatwi prowadzenie działalności przez aerokluby i małe lotniska niekomunikacyjne, zwiększy możliwości świadczenia przez nie usług dla lotnictwa ogólnego, przyczyniając się tym samym do rozwoju tzw. małego lotnictwa w Polsce.

6. Zgodność z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.